Nr. 10 zawiera wyłącznie Sprawy Lotnictwa Cywilnego.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 11. Warszawa, 1 kwietnia 1935 r. Rok XVII

T R E Ś Ć:

Sprawy ogólne i osobowe.

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

56.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 marca 1935 r. Nr. P. 5-146/3/35 r. o organizacji rejonów lekarskich oraz pracowni badawczych i leczniczych kolei państwowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 89, poz. 705), zarządzam, co następuje:

§ 1.

(1) Dyrekcje okręgowe kolei państwowych są podzielone w zakresie służby sanitarnej na rejony lekarskie.

(2) Podział dyrekcji na rejony lekarskie ustanawia Minister Komunikacji.

§ 2.

(1) Służbę w rejonie lekarskim wykonywa lekarz rejonowy.

(2) W razie potrzeby może być wyznaczony do pomocy lekarzowi rejonowemu drugi lekarz (pomocnik lekarza rejonowego) oraz personel pomocniczy (felczer, pielęgniarz (ka), sanitarjusz (ka), woźny).

(3) Lekarz rejonowy:

1) jest organem linjowym wydziału sanitarnego D. O. K. P.,

2) podlega osobiście bezpośrednio naczelnikowi służby sanitarnej, polecenia jednak służbowe otrzymuje zarówno od naczelnika służby sanitarnej, jak i od kierowników działów w wydziale sanitarnym, w zakresie ich kompetencyj,

3) jest odpowiedzialny za całość służby sanitarnej w rejonie,

4) jest bezpośrednim zwierzchnikiem wyznaczonego mu do pomocy personelu i ma w stosunku do niego następujące prawa:

a) nakazywać pełnienie służby poza ustalonemi godzinami pracy, w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych względami służbowemi,

b) zakazywać w nadzwyczajnych okolicznościach opuszczania miejsca zamieszkania, nawet poza godzinami pracy,

c) udzielać urlopów okolicznościowych do 7 dni w ciągu roku,

d) pozwalać na opuszczanie lokalu służbowego w godzinach pracy.

5) zawiadamia naczelnika służby sanitarnej o występkach i wykroczeniach służbowych wyznaczonego mu do pomocy personelu, wraz z wnioskiem o ukaranie, oraz o przestępstwach zagrożonych kodeksem karnym, wreszcie przeprowadza dochodzenia służbowe w innych przypadkach,

6) wydaje polecenia w zakresie stawiennictwa do badania i leczenia pracownikom P.K.P. zaliczonym do rejonu lekarskiego,

7) prowadzi rachunek materjałów oraz rejestrację inwentarza użytkowego.

§ 3.

(1) Zastępstwo lekarza rejonowego, nieobecnego na służbie lub niemogącego pełnić obowiązków służbowych, jak również sprawę podziału czynności w rejonach, w których lekarz rejonowy ma lekarza(y) do pomocy, normuje naczelnik służby sanitarnej.

(2) W czasie nieobecności lekarza rejonowego przechodzą na zastępującego go lekarza wszelkie prawa i obowiązki oraz odpowiedzialność służbowa lekarza rejonowego.

§ 4.

(1) Do obowiązków lekarza rejonowego należy(ą):

1) badania lekarskie personelu P. K. P.,

2) leczenie pracowników P. K. P. i ich rodzin,

3) nadzór nad stanem sanitarnym obszaru P. K. P., taboru i wszystkich pomieszczeń znajdujących się na obszarze P. K. P., oraz nad higjeną pracy,

4) niesienie pomocy w razie wypadków i katastrof na P. K. P.,

5) szkolenie personelu P. K. P. w ratownictwie,

6) sporządzanie sprawozdań, wykazów itp. według zarządzeń naczelnika służby sanitarnej D. O. K. P.

(2) Zakres badań lekarskich przez lekarzy rejonowych określają przepisy o badaniach lekarskich na PKP.

(3) Obowiązki lekarza rejonowego w zakresie leczenia personelu określa rozporządzenie Ministra Komunikacji o zakresie opieki lekarskiej i środków leczniczych dla pracowników przedsiębiorstwa P. K. P.

(4) Nadzór sanitarny oraz nadzór nad higjeną pracy sprawuje lekarz rejonowy, opierając się na odnośnych przepisach o policji sanitarnej, wydanych przez władze administracji ogólnej, oraz na rozporządzeniach Ministra Komunikacji, dotyczących nadzoru sanitarnego i higjeny pracy na P. K. P.

(5) W razie katastrofy lub nieszczęśliwego wypadku na obszarze kolejowym lekarz rejonowy obowiązany jest niezwłocznie udać się na miejsce, aby nieść pomoc ofiarom katastrofy lub wypadku; szczegółowe wskazówki, dotyczące akcji ratowniczej w razie katastrofy i nieszczęśliwych wypadków, zawierają przepisy o sanitarnem pogotowiu ratunkowem na P. K. P.

(6) Czynności lekarza rejonowego w zakresie szkolenia personelu kolejowego w ratownictwie normują oddzielne przepisy i zarządzenia.

§ 5.

(1) Lekarz rejonowy pełni swoje czynności służbowe w osobnym lokalu służbowym (kolejowej poradni lekarskiej), a tam gdzie lokalu takiego niema, w mieszkaniu prywatnem.

(2) Siedzibę urzędową lekarza rejonowego wyznacza dyrektor kolei państwowych.

§ 6.

(1) W ramach obowiązujących przepisów o obrocie środkami leczniczemi lekarz rejonowy może być upoważniony przez naczelnika służby sanitarnej do wydawania leków przyrządzonych przez apteki kolei państwowych.

(2) Lekarz rejonowy obowiązany jest dbać o zaopatrzenie lokalu służbowego (poradni), w którym pełni swoje czynności, w środki lecznicze, o których mowa w ustępie (1). Leki te wydaje lekarz za pobraniem należności, które następnie przekazuje do kasy stacyjnej.

§ 7.

(7) Lekarz rejonowy porozumiewa się w zakresie swoich kompetencyj bezpośrednio z jednostkami służbowemi podległemi D. O. K. P.,

zarówno w swoich jak i w innych okręgach dyrekcyjnych, oraz z władzami państwowemi i samorządowemi pierwszej instancji i z prywatnemi zakładami leczniczemi.

§ 8.

W sprawach wymagających specjalnego badania lub leczenia lekarz rejonowy kieruje pracownika bądź do kolejowego lekarza specjalisty (§ 9), bądź do odpowiedniej kolejowej pracowni badawczej lub leczniczej (roentgenologicznej), bakterjologicznej, fizyko-leczniczej i t. p.) (§ 10).

§ 9.

(1) Lekarz kolejowy specjalista jest organem wydziału sanitarnego podległym bezpośrednio naczelnikowi służby sanitarnej, lecz otrzymującym polecenia służbowe także od kierowników działów w wydziale sanitarnym, w zakresie ich kompetencyj.

(2) Do obowiązków kolejowego lekarza specjalisty należy:

1) udzielanie porad w zakresie swej specjalności oraz wykonywanie odpowiednich zabiegów leczniczych,

2) wydawanie orzeczeń, dotyczących rozpoznania i wskazówek leczniczych do użytku lekarzy rejonowych,

3) badania lekarskie w celach służbowych,

4) udział w kolejowych komisjach lekarskich,

5) sporządzanie sprawozdań wykazów itp., według zarządzeń naczelnika służby sanitarnej.

§ 10.

(1) Pracownie badawcze i lecznicze, o których mowa w § 8 są zakładami pomocniczemi wydziału sanitarnego.

(2) Na czele pracowni badawczych i leczniczych stoją kierownicy podlegli bezpośrednio naczelnikowi służby sanitarnej, lecz otrzymujący polecenia służbowe także od kierowników działów w wydziale sanitarnym, w zakresie ich kompetencyj.

(3) Do pomocy kierownikowi pracowni może być wyznaczony wyższy i niższy personel fachowy, względem którego kierownik ma prawa takie jak lekarz rejonowy względem wyznaczonego mu personelu.

(4) Do zastępstwa kierownika pracowni badawczej (leczniczej) ma analogiczne zastosowanie § 3 niniejszych przepisów.

§ 11.

(1) W celuześrodkowania czynności gospodarczych i administracyjnych w ośrodkach kolejowych, podzielonych na większą liczbę rejonów lekarskich, lokale służbowe (poradnie) wszystkich lub niektórych lekarzy rejonowych, o ile zaś warunki lokalowe na to pozwolą, także pracownie badawcze i lecznicze oraz gabinety przyjęć lekarzy specjalistów, mogą być zgrupowane w jednym lokalu służbowym, zwanym centralną poradnią lekarską kolei państwowych.

(2) W zakresie leczenia i badania chorych każdy z lekarzy zatrudniony w centralnej poradni jest odpowiedzialny osobiście za swoje czynności.

(3) Kierownictwo sprawami gospodarczo-administracyjnemi centralnej poradni sprawuje wyznaczony przez D. O. K. P. lekarz w charakterze kierownika poradni.

(4) Kierownik centralnej poradni lekarskiej kolei państwowych:

1) zawiaduje sprawami administracyjno-gospodarczemi,

2) jest odpowiedzialny za stan sanitarny poradni i za wykonywanie przepisów o porządku wewnętrznym,

3) prowadzi rachunek materjałów oraz rejestrację inwentarza użytkowego,

4) wydaje polecenia personelowi kolejowemu w zakresie stawiennictwa do badania i leczenia,

5) jest zwierzchnikiem personelu pomocniczego poradni, posiadając w stosunku do tegoż prawa wskazane w § 2 ust. (3) punkt 4 i 5 niniejszego rozporządzenia.

6) przewodniczy w rejonowych komisjach lekarskich, gdy idzie o rejony zgrupowane w centralnej poradni,

7) reguluje sprawy doraźnych zastępstw personelu lekarskiego i pomocniczego poradni,

8) wykonywa zarządzenia naczelnika służby sanitarnej w zakresie sporządzania sprawozdań, wykazów i t. p.

9) w razie powierzenia mu przez władzę przełożoną rejonu lekarskiego, pełni nadto wszystkie czynności należące do obowiązków lekarza rejonowego.

§ 12.

(1) Jeżeli kierownik centralnej poradni lekarskiej jest nieobecny lub nie może pełnić swoich czynności zastępuje go jeden z lekarzy rejonowych poradni, wyznaczony przez naczelnika służby sanitarnej. Na zastępcę przechodzą wszystkie prawa, obowiązki i odpowiedzialność służbowa kierownika poradni.

§ 13.

(1) Kierownik centralnej poradni lekarskiej kolei państwowych porozumiewa się, w zakresie swych kompetencyj, w sposób przewidziany w § 7 dla lekarza rejonowego.

§ 14.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1935 r. Z tym dniem tracą moc obowiązującą wszelkie przepisy, instrukcje i zarządzenia sprzeczne z postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

57.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 marca 1935 r. Nr. P. 5-165/3/35 o starszych komisarzach i komisarzach odbiorczych kolei państwowych.

Na podstawie § 7 Statutu organizacyjnego Ministerstwa Komunikacji (Monitor Polski z 1932 r. Nr. 180, poz. 214), zarządzam, co następuje:

Część I.

Postanowienia ogólne.

§ 1.

(1) Starsi komisarze odbiorczy i komisarze odbiorczy kolei państwowych są pracownikami przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", pozostającymi na etatach dyrekcyj okręgowych kolei państwowych zaliczonymi do służby w Ministerstwie Komunikacji. Starsi komisarze odbiorczy pełnią służbę w Departamencie Mechanicznym i Zasobów Kolejowych, a komisarze odbiorczy mają swoją siedzibę służbową na obszarze hut i wytwórni w miejscowościach wyznaczonych im przez Dyrektora tegoż Departamentu.

(2) Starsi komisarze i komisarze odbiorczy otrzymuią wszelkie polecenia służbowe wyłącznie od Dyrektora Departamentu Mechanicznego i Zasobów Kolejowych, albo od organów przez niego upoważnionych.

§ 2.

(1) Zadaniem komisarzy odbiorczych jest sprawowanie w hutach i wytwórniach, w granicach obowiązujących przepisów i zarządzeń:

1) dozoru nad wytwarzaniem materjałów i wyrobów używanych na P. K. P. do budowy taboru, jak również materjałów i wyrobów ogólnego użytku, od których zależy bezpieczeństwo ruchu i dokonywanie odbioru tych materjałów i wyrobów,

2) dozoru nad budową i naprawą taboru w wytwórniach i dokonywanie odbioru tego taboru.

(2) Komisarze odbiorczy wykonywają swoje czynności zgodnie z przepisami o odbiorze materjałów i wyrobów i przepisami o odbiorze taboru, na podstawie odnośnych zamówień i rysunków, oraz wydanych przez Ministerstwo Komunikacji warunków technicznych.

(3) Komisarze odbiorczy dokonywają jakościowego odbioru materjałów i wyrobów, oraz jakościowego i ilościowego odbioru taboru, wraz z potrzebną kalkulacją. Na specjalne zarządzenie Ministerstwa Komunikacji komisarzom odbiorczym może być zlecony również odbiór ilościowy.

(4) Na osobne polecenie Ministerstwa Komunikacji komisarze odbiorczy dokonywają również odbioru dla urzędów i instytucji państwowych niepodlegających Ministrowi Komunikacji, oraz dla instytucyj, firm i osób prywatnych.

(5) Komisarze odbiorczy obowiązani są prowadzić dziennik czynności.

(6) Zadania starszych komisarzy odbiorczych, jednego dla spraw taboru i drugiego dla spraw materjałów i wyrobów, są wyszczególnione w Części III niniejszego rozporządzenia.

§ 3.

Starszych komisarzy i komisarzy odbiorczych zastępują w razie niemożności pełnienia przez nich czynności służbowych, inni komisarze odbiorczy lub urzędnicy M. K. (pracownicy P. K. P.) wyznaczeni przez Dyrektora Departamentu Mechanicznego i Zasobów Kolejowych.

§ 4.

(1) Starsi komisarze i komisarze odbiorczy są odpowiedzialni za swoje czynności i za czynności pomocniczego personelu technicznego, który może być im dodany do pomocy spośród pracowników P. K. P.

(2) Pomocnicy techniczni spełniają czynności powierzone im przez komisarzy i są odpowiedzialni za należyte spełnianie tych czynności. Pracownicy ci nie mogą jednakże być upoważniani do podpisywania jakichkolwiek zaświadczeń, wydawanych w związku z czynnościami odbiorczemi.

(3) Posługiwanie się przy czynnościach odbiorczych pracownikami wytwórni lub hut jest niedozwolone. Postanowienie to nie dotyczy pomocy fizycznej.

§ 5.

Starszym komisarzom i komisarzom odbiorczym nie wolno korzystać ze świadczeń hut i wytwórni, prócz tych, które będą przewidziane w specjalnych umowach z temi hutami i wytwórniami.

§ 6.

(1) Komisarzom odbiorczym nie wolno opuszczać siedziby służbowej bez uprzedniego pozwolenia właściwego starszego komisarza, z wyjątkiem podróży służbowych. Każdą podróż służbową komisarz odbiorczy notuje w dzienniku czynności.

(2) W razie potrzeby komisarze odbiorczy mogą zgłaszać się do Ministerstwa Komunikacji po uprzedniem otrzymaniu na to pozwolenia starszego komisarza, a w przypadkach nagłych i bez tego pozwolenia.

§ 7.

Starsi Komisarze i komisarze odbiorczy porozumiewają się w sprawach odbioru bezpośrednio z dyrekcjami wyznaczonych im hut i wytwórni, z dyrekcjami okręgowemi kolei państwowych, biurami P. K. P. podległemi bezpo-

średnio M. K., oraz z urzędami państwowemi i samorządowemi I i II instancji.

§ 8.

(1) W razie potrzeby Ministerstwo Komunikacji zwołuje zjazdy komisarzy odbiorczych dla omówienia spraw, dotyczących wszystkich komisarzy. Dla omówienia spraw, dotyczących tylko jednego lub kilku komisarzy, Dyrektor Departamentu Mechanicznego i Zasobów Kolejowych albo starszy komisarz wzywa na konferencję właściwych komisarzy.

(2) W celu uzgadniania spraw wspólnych i koordynowania działalności komisarzy mogą być zwoływane narady lokalne, w których uczestniczą interesowani komisarze. Narady takie mogą być zwoływane w ważniejszych ośrodkach przemysłowych, na wniosek jednego z komisarzy, za zgodą starszego komisarza, pod jego przewodnictwem lub pod przewodnictwem wyznaczonego przezeń komisarza.

§ 9.

(1) Przy opracowywaniu projektów załatwień pisemnych i w sprawach obiegu pism i akt komisarze odbiorczy obowiązani są stosować się analogicznie do postanowień Instrukcji Biurowej dla D. O. K. P., z tem zastrzeżeniem, że wszelką korespondencję winni otwierać osobiście, a tajną i poufną także osobiście rejestrować, całkowicie załatwiać (wraz ze sporządzaniem czystopisów) i wysyłać.

(2) Akta tajne i poufne komisarze winni przechowywać w zamkniętych kasetkach.

(3) Komisarze odbiorczy przechowują akta załatwione stosownie do przepisów o przechowywaniu akt w M. K. i w urzędach podległych.

(4) Komisarze odbiorczy, którzy nie otrzymują od wytwórni (huty) osobnego lokalu na pomieszczenie kancelarji i odpowiedniej pomocy do załatwiania czynności kancelaryjnych, otrzymują zwrot kosztów pomieszczenia i utrzymania odpowiedniego biura, w wysokości ustalonej każdorazowo przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 10.

Zaświadczenia odbioru taboru, materjałów i wyrobów, zaświadczenia o zdatności taboru do biegu na własnych osiach i sprawozdania miesięczne o stanie robót przy budowie taboru i dokonanych odbiorach materjałów, mogą być sporządzane tylko na formularzach zatwierdzonych przez M. K.

§ 11.

Zaświadczenia odbioru i inne wydawane przez siebie dokumenty szczególnej wagi, komisarze odbiorczy opatrują stemplem pieczęci urzędowej, wydanej im przez M. K. Pieczęć należy trzymać pod zamknięciem.

§ 12.

Komisarze odbiorczy powinni posiadać:

1) roczniki Dziennika Urzędowego M. K.,

2) nieogłoszone w Dzienniku Urzędowym M. K.:

a) przepisy, instrukcje i zarządzenia ogólne, dotyczące dozoru nad budową taboru, oraz wytwarzaniem materjałów i wyrobów w wytwórniach i hutach, jakoteż dotyczące odbioru taboru, materjałów i wyrobów,

b) warunki techniczne (ich zmiany i uzupełnienia) i zarządzenia szczegółowe, odnoszące się do warunków technicznych.

3) albumy, normy i rysunki potrzebne przy odbiorach.

Część II.

Szczegółowy zakres działania komisarzy odbiorczych.

§ 13.

Obowiązkiem komisarzy odbiorczych jest:

1) śledzić produkcję wytwórni (hut), a w szczególności na żądanie M. K. badać, czy mają one możność należytego i terminowego wykonywania podjętych dostaw lub robót,

2) dopilnować terminowego wykonania zamówień,

3) śledzić organizację i sposoby budowy taboru, jak również sposoby wytwarzania materjałów i wyrobów w wytwórniach (hutach),

4) zaznajamiać się ze stosunkami handlowemi i roboczemi na rynku danego okręgu przemysłowego,

5) powiadamiać M. K. o swoich spostrzeżeniach i wynikach badań, mogących wpłynąć na udoskonalenie budowy taboru lub wytwarzanie materjałów i wyrobów albo na zmianę warunków technicznych,

6) powiadamiać M. K. o ciekawszych zjawiskach na rynku swego okręgu przemysłowego, interesujących Ministerstwo.

§ 14.

(1) Komisarze odbiorczy powinni żądać i dopilnowywać, aby wytwórnie (huty) posiadały wszystkie środki do należytego przeprowadzania pomiarów i prób przewidzianych w warunkach technicznych dostawy materjałów, wyrobów i taboru i aby środki te znajdowały się stale w należytym stanie.

(2) Urządzenia probiercze komisarz powinien sprawdzać conajmniej raz na pół roku; manometry kontrolne powinny być sprawdzane conajmniej raz na rok.

(3) Jeżeli wytwórnia (huta) nie posiada odpowiednich przyrządów do sprawdzania maszyn i urządzeń probierczych, komisarz powinien żądać sprawdzenia tych maszyn i urządzeń przez właściwy urząd lub instytucję państwową.

(4) Protokół sprawdzenia każdego urządzenia powinien być wywieszony w ramce za szkłem w laboratorjum mechanicznem huty lub

wytwórni, w której odbywają się próby odbiorcze. Wtórniki protokółów powinny być przechowywane w rejestraturze akt komisarza.

(5) W razie stwierdzenia, że niedokładność urządzeń do wykonywania prób przekracza granicę określoną w odnośnych przepisach, komisarz wstrzymuje odbiór aż do czasu doprowadzenia tych urządzeń do porządku. Jeżeli jednak wytwórnia (huta) nie posiada urządzeń potrzebnych do wykonania wszystkich prób przewidzianych w warunkach technicznych, lub też jeżeli urządzenia te są w stanie niezadowalającym, może ona za zgodą starszego komisarza odbiorczego zarządzić swoim kosztem przeprowadzenie przepisanych prób na koszt własny w innych wytwórniach (hutach) lub instytucjach posiadających te urządzenia.

§ 15.

(1) Komisarze odbiorczy powinni brać osobiście udział w przeprowadzaniu wszystkich prób odbiorczych, sprawdzać, czy wzorce lub przedmioty poddawane próbom odpowiadają przepisom i sprawdzać odczyny przy próbach. Wyznaczonym mu pomocniczym personelem technicznym komisarz może się wyręczyć tylko przy mniej złożonych próbach i to dopiero po upewnieniu się, że pomocnik jest z danemi próbami należycie obznajmiony.

(2) Wyniki prób, przeprowadzanych przy odbiorach, wpisuje komisarz lub pomocnik przeprowadzający próby, bezpośrednio atramentem do specjalnych ksiąg z ponumerowanemi stronicami.

(3) Księgi te powinni komisarze trzymać pod zamknięciem.

§ 16.

(1) Stemple odbiorcze i matryce plombownic używane przy odbiorach otrzymują komisarze odbiorczy od M. K. i po zużyciu zwracają je Ministerstwu.

(2) Wzór stempla odbiorczego ustanawia M. K. i wyłącznie ono zarządza wykonywaniem stempli i matryc plombownic, używanych przy odbiorach.

(3) Stemple odbiorcze i matryce plombownic komisarz powinien trzymać pod zamknięciem.

(4) Pod żadnym warunkiem komisarzowi nie wolno wydawać stempli odbiorczych i matryc plombownic w innym celu, jak tylko do stemplowania próbek i odebranych materjałów. Stemplowanie powinno się odbywać w obecności i pod bezpośrednim dozorem komisarza lub wyznaczonego mu pomocnika technicznego, upoważnionego do tego przez tegoż komisarza. Po ukończeniu stemplowania należy stempel odbiorczy zwrócić niezwłocznie komisarzowi.

§ 17.

(1) Komisarze odbiorczy winni sprawdzać, czy materjał użyty do budowy taboru kolejowego lub innych wyrobów złożonych odpowiada warunkom technicznym i wszystkim dotyczącym tego zarządzeniom, zwłaszcza, gdy wytwórnia do budowy taboru lub do wykonania innych wyrobów złożonych użyje materjałów konstrukcyjnych z własnych zapasów.

(2) W tym celu komisarze mają obowiązek:

1) stwierdzać, czy materjały i wyroby podlegające odbiorowi były uprzednio odebrane przez komisarzy odbiorczych od właściwych wytwórni (hut) i w tym celu sprawdzać stemple odbiorcze na materjałach i wyrobach, oraz odnośne akta,

2) w wyjątkowych przypadkach, gdy materjały lub wyroby nie były odebrane we właściwej wytwórni (hucie), wypróbować te materjały i wyroby w wyznaczonej komisarzowi wytwórni taboru lub wyrobów złożonych,

3) wydawać opinję, gdy wytwórnia wystąpi do M. K. z prośbą w sprawie zakupu zagranicznego, czy zachodzi konieczność sprowadzenia pewnych materjałów z zagranicy,

4) stwierdzać, czy zakupy materjałów i wyrobów zagranicą dokonano za zgodą Ministerstwa Komunikacji i czy odebrano je zgodnie z warunkami technicznemi i zarządzeniami Ministerstwa, oraz czy materjały te zostały zużyte na cele, dla których Ministerstwo pozwoliło zamówić je zagranicą.

§ 18.

Jeżeli w umowach z wytwórniami (hutami) niema cen zgóry ostatecznie określonych, to komisarze odbiorczy powinni badać odnośne oryginalne rachunki za materjały, listy płac robotników, oraz wykazy kosztów robocizny za poszczególne roboty, ażeby w ten sposób gromadzić dane do kalkulacji kosztów budowy jednostek taboru i wytwarzania wyrobów złożonych.

§ 19.

Komisarze odbiorczy obowiązani są przedstawiać M. K. dnia 15-go każdego miesiąca, na przepisanych formularzach, sprawozdanie za miesiąc ubiegły o stanie robót przy budowie taboru i wytwarzaniu materjałów i wyrobów, oraz o dokonanych odbiorach taboru, materjałów i wyrobów. Odpisy sprawozdań komisarze odbiorczy winni przechowywać u siebie.

Część III.

Szczegółowy zakres działania starszych komisarzy odbiorczych.

§ 20.

Obowiązkiem obu starszych komisarzy odbiorczych jest:

1) nadzór nad czynnościami komisarzy odbiorczych,

2) wydawanie komisarzom poleceń odbioru, wysyłanie im odpisów zamówień i dokumentów, potrzebnych przy odbiorach,

3) ogólny nadzór nad załatwianiem przez komisarzy reklamacyj, powstających przy odbiorze materjałów i wyrobów, lub też przy odbiorze taboru albo wynikających z przepisów o poręce za dostarczone materjały i tabor,

4) prowadzenie statystyki odebranych materjałów i wyrobów, jakoteż odebranego taboru,

5) badanie, czy obowiązujące warunki techniczne są celowe i zapewniają w dostatecznym stopniu dobroć odebranych materjałów, a w razie potrzeby — przedstawianie wniosków o wprowadzenie zmian w tych warunkach; udział w opracowywaniu nowych warunków technicznych i warunków poręki na dostarczane materjały i wyroby oraz tabor,

6) dokonywanie, w razie potrzeby, bezpośredniego odbioru i innych zadań oraz udział w próbach,

7) ustanawianie wzoru stempla odbiorczego, zarządzanie sporządzenia stempli i matryc plombownic, używanych przy odbiorach, prowadzenie rejestracji stempli,

8) opracowywanie przepisów, instrukcyj i zarządzeń wchodzących w zakres służby komisarzy odbiorczych.

§ 21.

Obowiązkiem starszego komisarza do dozoru nad budową i odbiorem taboru jest:

1) czuwanie, aby organizacja pracy w wytwórniach taboru zapewniała należyte wykonanie roboty,

2) udział w opracowywaniu programu budowy taboru i dostarczanie odpowiednich danych do preliminarza budżetowego, oraz składanie sprawozdań z dostawy nowego taboru i z wypłat za tabor zbudowany i dostarczony w ostatnim roku,

3) sprawdzanie danych kalkulacyjnych podawanych przez wytwórnie, kalkulacja cen taboru i jego części składowych, oraz opracowywanie wniosków w sprawie cen taboru,

4) opracowywanie zamówień na budowany tabor, oraz przekazywanie do wypłaty rachunków za budowany i dostarczony tabor, rejestracja wypłat,

5) kontrola stanu robót w wytwórniach i udział w opracowywaniu podziału zamówień pomiędzy wytwórnie taboru kolejowego,

6) obserwowanie nowobudowanego taboru podczas pracy.

§ 22.

Obowiązkiem starszego komisarza dla odbioru materjałów i wyrobów jest:

1) czuwanie, aby używane przez wytwórnie sposoby produkcji materjałów i wyrobów zapewniały ich dobroć,

2) badanie nowych materjałów,

3) oddawanie prób i przekazywanie badań Centralnemu Laboratorjum Badawczemu P.K.P.,

4) udział w pracach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego i opracowywanie danych dla tego Komitetu.

Część IV.

Postanowienia końcowe.

§ 23.

Rozporządzenie niniejsze nie zmienia w niczem przepisów i umów w sprawie odbioru taboru, materjałów i urządzeń (części urządzeń), potrzebnych do elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego.

§ 24.

Starszych komisarzy odbiorczych należy zaliczać na etat Wydziału Mechanicznego D. O. K. P. w Warszawie, a komisarzy odbiorczych na etat wydziałów mechanicznych właściwych terytorjalnie dyrekcyj okręgowych kolei państwowych.

§ 25.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1935 r.

Z tym dniem tracą moc obowiązującą:

1) Regulamin dla komisarzy rządowych w wytwórniach taboru kolejowego, zatwierdzony rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 5 czerwca 1929 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 10, poz. 119),

2) Regulamin dla inspektorów - odbiorców materjałów konstrukcyjnych, zatwierdzony dnia 22 kwietnia 1922 r. przez Ministra Kolei Żelaznych.

58.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1935 r. Nr. P. 5-134 12 35 o podziale administracyjnym nowowybudowanych linij kolejowych.

W tabelach załączonych do zarządzenia z dnia 7 sierpnia 1934 r. w sprawie ilości, siedzib i granic oddziałów kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 31, poz. 195) wprowadza się następujące uzupełnienia:

1) w Tabeli II (oddziały ruchowo-handlowe).

a) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Warszawie, na końcu, w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Płock — Sierpc",

b) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Białymstoku, na końcu, w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Porzecze — Druskieniki",

c) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Krakowie, poniżej wyrazów „Kraków — Kocmyrzów, z odgałęzieniem Czyżyny — Mogiła", wstawia się, w osobnym wierszu, wyrazy „Tunel ((wył) — Kraków",

d) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Dziedzicach, po wyrazach „Zebrzydowice —

Chrzanów (wył)", w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Cieszyn — Zebrzydowice";

2) w Tabeli III (oddziały mechaniczne).

a) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Warszawie, po wyrazach „Nasielsk — Sierpc", w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Płock — Sierpc",

b) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Białymstoku, na końcu, w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Porzecze — Druskieniki",

c) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Krakowie, po wyrazach „Kraków — Kocmyrzów z odgałęzieniem Czyżyny — Mogiła", w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Tunel (wył)— Kraków",

d) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Dziedzicach, po wyrazach „Zebrzydowice — Chrzanów (wył)", w osobnym wierszu, wstawia się wyrazy „Cieszyn — Zebrzydowice";

3) w Tabeli IV (oddziały drogowe).

a) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Kutnie, na końcu, w osobnym wierszu, wstawia się pozycje:

„0,00 (Płock) 35,548 (Sierpc) (wył) Płock— Sierpc",

b) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Grodnie, na końcu, w osobnym wierszu, wstawia się pozycje:

„0,00 (Porzecze) 18,184 (Druskieniki) Porzecze — Druskieniki",

c) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Krakowie, po pozycji odnoszącej się do linji Czyżyny — Mogiła, w osobnym wierszu, wstawia się pozycje:

„1,000 (Tunel) (wył) 51,021 (Kraków) Kraków — Miechów",

d) w rozdziale dotyczącym Oddziału w Bielsku, zamiast dotychczasowej pozycji odnoszącej się do linji Cieszyn — Marklowice, wstawia się nową pozycję:

„13,827 (Zebrzydowice) 29,039 (Cieszyn — Zebrzydowice)".

Zarazem zarządzam co następuje:

Linją Warszawa — Radom administrują czasowo, aż do dalszego zarządzenia:

1) od klm. 0,00 do klm. 15,500 — D.O.K.P. w Warszawie,

2) od klm. 15,501 do klm. 100,500 — D. O. K. P. w Radomiu,

W okręgu D. O. K. P. w Warszawie odcinkiem od klm. 0,00 do klm. 15,500 zarządzają:

a) w sprawach ruchowo - handlowych — Oddział Ruchowo - Handlowy w Warszawie,

b) w sprawach mechanicznych — Oddział Mechaniczny w Warszawie,

c) w sprawach drogowych — Oddział Drogowy Warszawa - Główna.

W okręgu D. O. K. P. w Radomiu odcinkiem od klm. 15,501 do klm. 100,500 zarządzają:

a) w sprawach ruchowo - handlowych — Oddział Ruchowo - Handlowy w Kielcach,

b) w sprawach mechanicznych — Oddział Mechaniczny w Skarżysku,

c) w sprawach drogowych — Oddział Drogowy w Skarżysku.

Oddziały Budowy Kolei Warszawa — Radom i Kraków — Miechów znosi się z dniem 1 maja 1935 r.

Z tym dniem tracą moc obowiązującą:

1) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 czerwca 1933 r. w sprawie utworzenia Oddziału Budowy Kolei Warszawa — Radom (Dz. Urz. M. K. Nr. 11, poz. 95),

2) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 czerwca 1933 r. w sprawie utworzenia Oddziału Budowy Kolei Kraków — Miechów (Dz. Urz. M. K. Nr. 11, poz. 96).

59.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 marca 1935 r. Nr. P. 5-157-7/35 w sprawie siedzib i linij oddziałów komunikacji samochodowej P. K. P.

Powołując się na postanowienie § 15 ust. 2 rozporządzenia z dnia 18 grudnia 1934 r. o organizacji władz komunikacji samochodowej P. K. P. (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. Nr. 1, poz. 2) ustalam, w załączonej tabeli, według stanu z dnia 1 marca 1935 r. siedziby oddziałów komunikacji samochodowej Polskich Kolei Państwowych oraz administrowane przez nie linje samochodowe wraz ze stacjami i przystankami.

Załącznik do Nr. P.—5-157-7/35.

Siedziby i linje oddziałów komunikacji samochodowej P. K. P.

Siedziba oddziału	poz.	Linje administrowane przez oddział
Warszawa	1	Warszawa — Babice — Borzęcin,
	2	Warszawa — Izabelin,
	3	Warszawa — Łomianki — Modlin,
	4	Warszawa — Pułtusk — Łomża,
	5	Wierzbica — Popowo — Wyszków,
	6	Warszawa — Radzymin — Wyszków — Zambrów,
	7	Warszawa — Okęcie (autostrada),
	8	Warszawa — Okęcie — Sękocin, Grójec, Radom, Kielce (wył).

Siedziba oddziału	poz.	Linje administrowane przez oddział
Białystok	1	Zambrów (wył.) — Jeżewo,
	2	Zambrów (wył.) Modzele — Łomża (wył.),
	3	Białystok — Jeżewo — Wizna — Łomża (wył.),
	4	Jeżewo — Rutki — Łomża (wył.),
	5	Łomża (wył.) — Grajewo — Augustów, Suwałki,
	6	Białystok — Knyszyn — Grajewo,
	7	Białystok — Wasilków — Buksztel — Grodno,
	8	Buksztel — Czarna Wieś,
	9	Białystok — Brzostowica — Wołkowysk,
	10	Białystok — Zabłudów — Bielsk Podlaski—Hajnówka—Białowieża,
	11	Bielsk Podlaski — Siemiatycze.
Kraków	1	Kielce — Chęciny — Jędrzejów — Miechów — Kraków,
	2	Kielce — Morawica — Chmielnik — Busko — Stopnica,
	3	Jędrzejów — Kije — Pińczów — Busko,
	4	Kraków — Kocmyrzów — Proszowice,
	5	Kraków — Myślenice — Lubień — Skomielna — Chabówka — Nowy Targ — Zakopane,
	6	Lubień — Mszana Dolna — Limanowa — Nowy Sącz,
	7	Chabówka — Rabka — Mszana Dolna,
	8	Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Stary Sącz — Nowy Sącz,
	9	Krościenko — Szczawnica,
	10	Kraków — Wieliczka — Gdów — Bochnia — Brzesko — Czchów — Jakóbkowice — Nowy Sącz — Łabowa — Krynica.
Kołomyja	1	Kołomyja — Peczeniżyn — Słoboda Rungurska,
	2	Kołomyja — Jabłonów — Pistyń — Kosów — Kuty,
	3	Jabłonów — Kosmacz,
	4	Kołomyja — Zabłotów — Śniatyn,
	5	Zabłotów — Rożnów — Kosów.

60.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 marca 1935 r. Nr. P. 5/134/17-35 o zniesieniu Oddziału Mechanicznego w Krakowie — Płaszowie.

Oddział Mechaniczny Kolei Państwowych w Krakowie — Płaszowie znosi się, a zawiadywane przezeń linje włącza się w całości do Oddziału Mechanicznego Kolei Państwowych w Krakowie.

W związku z powyższem zarządzeniem przeprowadza się następujące zmiany w tabelach stanowiących załączniki do zarządzenia z dnia 7 sierpnia 1934 r. w sprawie ilości siedzib i granic oddziałów kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 31, poz. 195 z 1934 r.):

1) w Tabeli I, w rozdziale dotyczącym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, w rubryce 3 wykreśla się wyrazy „Kraków — Płaszów",

2) w Tabeli III, w rozdziale dotyczącym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, w rubryce 1 wykreśla się wyrazy: „w Krakowie — Płaszowie", a w rubryce 2, po wyrazach „Trzebinia" w wierszach 1 i 2 i po wyrazach „Chrzanów" w wierszach 4 i 5, wykreśla się skrót „(wył)", oraz kreskę poziomą, oddzielającą ustępy odnoszące się do dotychczasowych Oddziałów Mechanicznych w Krakowie i w Krakowie — Płaszowie.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

61.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1935 r. Nr. P. 6/45/1/35 o odszkodowaniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" za niewykorzystane w 1934 r. urlopy wypoczynkowe.

Na podstawie § 21 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24) postanawiam, co następuje:

§ 1. Pracownicy wymienieni w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24), którzy na podstawie polecenia władzy nie wykorzystali w 1934 roku urlopu wypoczynkowego, w całości lub w czę-

ści, otrzymują za każdy dzień niewykorzystanego urlopu odszkodowanie, w wysokości połowy normalnej diety.

§ 2. Wypłata odszkodowania za niewykorzystany urlop wypoczynkowy następuje na prośbę pracownika, potwierdzoną przez bezpośredniego zwierzchnika co do przyczyny niewykorzystania urlopu, oraz czasu niewykorzystanego urlopu.

§ 3. Prośby o przyznanie odszkodowania za niewykorzystany w 1934 r. urlop wypoczynkowy należy wnosić najpóźniej do dnia 15 kwietnia 1935 r.

§ 4. Wypłatę odszkodowania za niewykorzystane urlopy wypoczynkowe zarządzą Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych z kredytów, z których wypłaca się uposażenie.

§ 5. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

62.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1935 r. Nr. P. 6/38/8/35 w porozumieniu z Ministrem Skarbu o ryczałtach na wyjazdy dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zatrudnionych w Oddziale Przebudowy Węzła Warszawskiego.

Na podstawie § 21 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1934 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu o należnościach pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" w razie pełnienia czynności poza zwykłem miejscem służbowem i w przypadkach przeniesienia (Dz. Urz. M. K. Nr. 29, poz. 166) postanawiam, co następuje:

§ 1. Pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zatrudnionym w Oddziale Przebudowy Węzła Warszawskiego na niżej wymienionych stanowiskach lub wykonywujących niżej wymienione czynności, przyznaje się zamiast diet i kosztów przejazdów, ryczałt na wyjazdy:

Nr. p.	Stanowisko lub czynność	Kwota ryczałtu miesięcznego zł
1	Naczelnik oddziału	135
2	Zastępca naczelnika oddziału	100
3	Kierownik odcinka robót . .	90
4	Referendarz (inżynier), wykonywujący czynności służbowe, związane ze stałemi wyjazdami	70
	St. Technik i technik, wykonywujący czynności służbowe, związane ze stałemi wyjazdami	50

§ 2. Co do przyznawania i wypłaty tych ryczałtów mają analogiczne zastosowanie przepisy § 2 — 10 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1934 r. Nr. P. 6/38/16/34 o ryczałtach na wyjazdy dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. Nr. 29, poz. 167).

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1934 r.

63

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 marca 1935 r. Nr. P. 6/40/2/35 w sprawie zmian w przepisach o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

Na podstawie § 10 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1935 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24), postanawiam, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. P. U./11/6 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 189), zatwierdzonem rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 10 lutego 1934 r. Nr. P. U. I/7/7/34 (Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 28), wprowadza się następujące zmiany:

a) w § 2 ust. (5) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla maszynisty parowozowego".

b) w § 4 ust. (3) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Maszyniści wagonów motorowych otrzymują dodatek kilometrowy w wymiarze przewidzianym dla maszynisty parowozowego".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1935 r.

64.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1935 r. Nr. P. 6/57/3/35 w sprawie uzupełnienia przepisów o odzieży służbowej pracowników przedsiębiorstwa P. K. P.

Na podstawie § 13 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24) postanawiam, co następuje:

§ 1. Pracownicy drużyn konduktorskich, zatrudnieni przy osobowych pociągach luksusowych, pośpiesznych, przyśpieszonych dalekobieżnych i motorowych specjalnych, woźni służby dyrekcyjnej i Biur samodzielnych, oraz konwojenci wagonów salonowych i służbowych, jeżeli czas ich zatrudnienia trwa, lub ma trwać conajmniej pół roku bez przerwy, mają prawo

do umundurowania (spodnie, kurtka i płaszcz mundurowy), szytego na miary indywidualne.

§ 2. Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i dotyczy umundurowania, wydawanego w terminach od 1 października 1935 r. z tem, że w miarę możności może być również szyte na miary indywidualne umundurowanie należne pracownikom wymienionym w § 1 do tego terminu.

65.

Nr. P. 6/27/1/35 z dnia 21 lutego 1935 r. w sprawie wyjaśnienia do § 27 przepisów uposażeniowych.

Pracownik stały w czasie zawieszenia w służbie otrzymuje na podstawie § 27 ust. (1) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „P. K. P." (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24) od dnia zawieszenia go w służbie połowę uposażenia (uposażenie zasadnicze, zasiłek wyrównawczy, dodatek lokalny) za każdy dzień powszedni, jeżeli jest opłacany według tabeli płac „A", a za każdy dzień kalendarzowy, jeżeli jest opłacany według tabeli płac „B".

66.

Nr. P. 6/38/6/35 z dnia 16 lutego 1935 r. o ryczałtach na wyjazdy dla zastępców naczelników oddziałów.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że ryczałty, ustalone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 21 sierpnia 1934 r. Nr. P. 6/38/16/34 (Dz. Urz. M. K. Nr. 29, poz. 167) dla zastępców naczelników oddziałów (drogowych, ruchu i mechanicznych) mogą być przyznawane tylko tym pracownikom, których mianowano, lub którym powierzono na stałe pełnienie obowiązków na normowanych stanowiskach zastępców.

Dla pracowników, wykonywujących czynności służbowe, przywiązane do innych stanowisk, którzy równocześnie czasowo zastępują naczelników oddziałów, mają zastosowanie postanowienia § 8 cytowanego na wstępie rozporządzenia.

67.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 marca 1935 r. Nr. G. V. 171/1 o wydaniu „Przepisów o gospodarce materjałami i inwentarzem w Ministerstwie Komunikacji".

Niniejszem wydaję „Przepisy o gospodarce materjałami i inwentarzem w Ministerstwie Komunikacji", które ukażą się w osobnem wydaniu.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 kwietnia 1935 r. Z dniem tym tracą moc obowiązującą dotychczasowe „Przepisy o gospodarce materjałami i inwentarzem w Ministerstwie Komunikacji", zatwierdzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 20 grudnia 1930 r. Nr. I/1/11262/30 (Dz. Urz. M. K. z 1931 r. Nr. 1, poz. 2).

SPROSTOWANIE.

W § 18 ust. (1) pkt. 13) przepisów o podziale czynności w D. O. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 9, poz. 54 z 1934 r.) należy po wyrazie „oraz" wstawić wyraz „z wyjątkiem".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 75403 1.IV.35. 8.200

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

98